

INSTRUKCJA OBSŁUGI BARKI LAGUNA 700 CRUISER

O barce	2
1. Napęd	4
1.1 Silnik SUZUKI	4
1.2 Paliwo	6
1.3 Ster strumieniowy	6
1.4 Miejsce sternika	7
2. Instalacja Elektryczna	8
2.1 Elementy instalacji	8
2.2 Ładowanie akumulatorów	9
2.3 Komputer pokładowy	10
2.4 Lodówka	11
2.5 Instalacja 230V – portowa	11
3. Instalacja gazowa	12
3.1 Elementy instalacji	12
3.2 Wymiana butli	12
3.3 Kuchenka	13
4. Instalacja wodna	14
4.1 Elementy instalacji	14
4.2 Zbiornik wody pitnej	14
4.3 Kabina WC,	14
4.4 Pompa wody pitnej	15
4.5 Pompa zęzowa	16
5. Ogrzewanie	17
6. Manewrowanie	18

O barce



Jacht motorowy LAGUNA 700 CRUISER to jednostka przeznaczona do żeglugi po wodach śródlądowych, zaprojektowana i wykonana w stoczni jachtowej SUŁKOWSKI. Jacht posiada otwartą przestrzeń z dwiema dwuosobowymi kojami stałymi i jedną rozkładaną w mesie, pomieszczenie WC, mesę z kambuzem i kokpit z daszkiem, szybą i rozkładanym bimini. Jacht przeznaczony jest dla 6 osobowej załogi. Pokład kąpielowy ułatwia korzystanie z kąpeli.

Dane techniczne:

- Długość – 7,0m;
- Długość całkowita (z bukszprytem i pokładem kąpielowym) – 7,5m;
- Szerokość – 2,5m;
- Zanurzenie – 0,5m;
- Wysokość nad KLW – 2,7m;
- Waga jachtu pustego – 1800kg;
- Zbiornik na wodę 80l;
- Zbiornik na paliwo 40l;
- Prędkość max 12km/h przy obrotach 5000
- Prędkość przelotowa 10km/h przy obrotach 4000

Jacht wyposażony jest w środki bezpieczeństwa:

- Kamizelki ratunkowe -6 sztuk (w kabinach i mesie)
- Koła ratunkowe – 1 sztuka (na dziobie jachtu)
- Gaśnice – 1 sztuka (mesa, tuż przed kają dziobową)
- Koc gaśniczy – 1 sztuka (mesa, lewa burta)

Na jachcie obowiązuje bezwzględny zakaz:

- Używania otwartego ognia, innego niż przy kuchence gazowej, w tym palenia papierosów,
- Poruszaniu się po jachcie w obuwiu mogących uszkodzić pokład (szpilki, obuwie z twardą podeszwą),
- Suszenia ubrań, cum lub innych rzeczy przy silniku i kuchence gazowej,
- Wynoszenia materacy wewnętrznych na zewnątrz, w szczególności poza jacht (np. do siedzenia przy ognisku),

Na jachcie obowiązuje kilka zasad, których bezwzględnie należy przestrzegać:

- Prowadzenie jachtu po spożyciu alkoholu lub innych środków odurzających jest zabronione,
- Urządzenia nie używane powinny być wyłączone na tablicy 12V, zawory gazowe powinny być zamknięte na liniach nie używanych.
- Urządzenia gazowe nie mogą być używane nocą, gdy załoga śpi, butla gazowa powinna zostać zamknięta.
- Osoby nie umiejące pływać, powinny nosić kamizelki ratunkowe cały czas, cała załoga powinna nosić kamizelki ratunkowe przy wietrze silniejszym niż 3 w skali Beaufort'a.

1. NAPĘD

Jacht napędzany jest silnikiem zaburtowym doczepnym marki SUZUKI DF25ATL z zapłonem elektrycznym i sterowaniem zdalnym. Silnik chłodzony jest wodą zaburtową, należy być pewnym, że chłodzenie jest ciągłe, stróżka wody cały czas leci z silnika. Na wodach płytkich i mocno zarośniętych, sprawdzamy śrubę dość często, tylko przy wyłączonym silniku.

1.1 Silnik SUZUKI

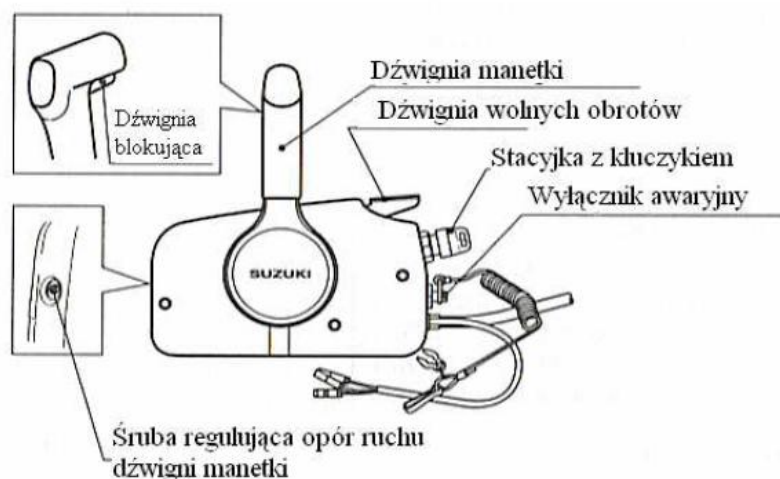


Zalety nowego rzędowego trzycylindrowego silnika Suzuki DF25ATL dzięki zastosowaniu najnowocześniejszych rozwiązań stawiają go na czołowym miejscu w swojej klasie. Budowa lekkich silników zaburtowych jest od dawna domeną marki SUZUKI, dlatego DF25ATL jest obecnie najlżejszym silnikiem zaburtowym w klasie 25 i 30 KM (18,4 i 22,1kW). W modelu po raz pierwszy w swojej kategorii zastosowano zmniejszające tarcie rolkowe dźwigniki zaworowe a także odsunięty wał korbowy, co zapewnia płynną pracę i większą sprawność mechaniczną. W układzie zasilania zastosowano układ Suzuki Lean Burn Control oraz układ wtrysku pracujący bez akumulatora (Battery-Less Fuel Injection), co z kolei spowodowało znaczące obniżenie zużycia paliwa przy zachowaniu wysokiej mocy i osiągów. Diodowy układ monitorowania na obrotomierzu pozwala jednym rzutem oka sprawdzić stan silnika. Elektryczne trzymowanie silnika odbywa się poprzez przycisk na manetce lub na lewej stronie korpusu silnika.

- Przed uruchomieniem silnika sprawdzić czy manetka gazu oraz biegu znajduje się w pozycji neutralnej
- Przed uruchomieniem silnika należy sprawdzić poziom paliwa w zbiorniku, w przypadku małej ilości należy dolać paliwa (zalecamy utrzymywanie 20% objętości silnika, zakaz wyjścia z portu z objętością poniżej 10%). Szczególnie podczas pływania na Wiśle powinniśmy zadbać o to, aby

paliwa nie zabrakło. Średnie zużycie paliwa wynosi ok. 2l/1h, w ciągu godziny pokonamy odległość ok. 6km. Płynąc pod prąd na Wiśle zużycie paliwa wzrasta a prędkość spada.

- Należy zamontować bezpiecznik tzw. „zrywkę” na manetce silnika, druga jej końcówka powinna zawsze być przypięta do ręki sternika,
- Przed uruchomieniem silnika należy sprawdzić czy włączone jest zasilanie z akumulatora rozruchowego,
- Sprawdzić czy silnik jest w pozycji pionowej.
- Silnik uruchamia się poprzez przekręcenie kluczyka w stacyjce,
- Przekręcić kluczyk do momentu wyczucia delikatnego oporu i odczekać kilka sekund aż sygnał dźwiękowy ucichnie.
- Przekręcić kluczyk lekko w prawo. Jak tylko silnik zacznie pracować – puścić kluczyk,
- W trakcie pracy silnika sprawdzać wylot wody z korpusu silnika. Brak wylotu wody oznacza brak chłodzenia. W takim przypadku należy natychmiast wyłączyć silnik.
- System diagnostyczny silnika to diody na obrotomierzu. W przypadku zapalenia się diody lub wystąpienia sygnału dźwiękowego należy skontaktować się z armatorem celem identyfikacji usterki.
- Silnik wyłączamy przekręcając kluczyk w stacyjce lub awaryjnie wyciągając zrywkę.
- Bieg do przodu i do tyłu wrzucamy poprzez przesunięcie manetki do przodu lub do tyłu. Nigdy nie należy bezpośrednio przełączać dźwigni biegów z pozycji np. "płynięcie do przodu" na "płynięcie do tyłu". Zawsze przed takim manewrem należy zmniejszyć obroty silnika do minimum, wrzucić bieg jałowy "na luz", a następnie po chwili przerwy wrzucić kolejny bieg do przodu lub do tyłu,
- Najczęstsze problemy z uruchamianiem silnika: brak zrywki, brak paliwa, manetka nie ustawiona w pozycji neutralnej, brak paliwa w przewodzie paliwowym (należy podpompować paliwa gruszką znajdującą się na przewodzie paliwowym pod podłogą kokpitu).



MANETKA ZDALNEGO STEROWANIA

1.2 Paliwo

Silnik pracuje tylko i wyłącznie na benzynie bezołowiowej (PB 95). Zbiornik na paliwo ma pojemność 40l i znajduje się w lewej bakiście rufowej, aby dolać paliwa należy używać lejka z długą rurką i robić to w dwie osoby. Poziom paliwa sprawdzamy na komputerze pokładowym.

Na jachcie znajduje się kanister 20l i lejek, które służą do uzupełniania paliwa w zbiorniku. Podczas tej czynności należy uważać aby paliwo nie rozlało się na jacht lub do wody i eliminujemy wszystkie źródła ognia, włączając kuchenkę gazową. Kanister trzymamy tylko w bakiście zewnętrznej.

1.3 Ster strumieniowy



Ster strumieniowy (2KW) znajduje się na dziobie jachtu i służy tylko do manewrów w porcie lub obracania jachtu, nie należy próbować sterować urządzeniem podczas normalnego pływania. Włącznik główny znajduje się nad koją dziobową na lewej burcie, powinien być w pozycji włączonej przed użyciem steru. Ster strumieniowy, zasilany jest z akumulatora 75Ah znajdującego się pod koją dziobową.

Przygotowanie steru strumieniowego do pracy:

- Włączamy włącznik główny z pozycji „0” na pozycję „1”
- Włączanie steru strumieniowego następuje poprzez dwukrotne wciśnięcie przycisku „ON” na panelu sterowania.
- Załączanie steru strumieniowego następuje naciśnięcie przycisku w wymagana stronę i przytrzymanie go przez chwilę, ze względu na duże prądy lepiej pracować tzw „strzałami” niż długo trzymać ster pracujący (szczególną uwagę należy zwrócić na ster na zarośniętych i płytkich wodach).
- Po określonym czasie bezczynności, ster strumieniowy automatycznie przechodzi w stan uśpienia, sygnalizując przejście krótkim sygnałem dźwiękowym. Ponownie jego uruchomienie wymaga powtórzenia procedury.

1.4 Miejsce sternika



Miejsce sternika znajduje się w kokpicie po prawej stronie. Sternik w tym miejscu ma dostęp do wszystkich urządzeń pozwalających na bezpieczne manewrowanie jednostką.

W miejscu sternika znajdują się:

- Fotel sternika
- Koło sterowe, dzięki któremu określamy położenie silnika
- Manetka do silnika (włączanie/wyłączanie, biegi na przód/wstecz, obroty)
- Sterowanie sterem strumieniowym
- Echosonda wraz ploterem map elektronicznych regionu
- Obrotomierz silnika

2. INSTALACJA ELEKTRYCZNA

Jacht posiada instalację elektryczną 12V, zasilaną z dwóch oddzielnych banków baterii: 75Ah ster strumieniowy i 200Ah hotel z którego następuje również start silnika. Instalacja portowa 230V działa tylko podczas podłączenie do sieci portowej, sygnalizuje to włączona czerwona lampka nad tablicą rozdzielczą. Obowiązuje bezwzględny zakaz samowolnego naprawiania lub zmieniania jachtowej instalacji elektrycznej, w/w czynności mogą spowodować zagrożenie pożarowe. Urządzenia elektryczne zainstalowane na jachcie powinny być używane tylko zgodnie z ich przeznaczeniem, w razie awarii jakiegokolwiek urządzenia elektrycznego jego obwód elektryczny powinien być wyłączony a armator poinformowany. Urządzenia prywatne załogi mogą być podłączone do instalacji 12V i 230V tylko w miejscach do tego przeznaczonych (gniazdka) i tylko za pomocą sprawnych wtyczek lub przejściówek. Nie stosowanie się do powyższych instrukcji może spowodować zagrożenie pożarowe lub grozić utratą zdrowia.

2.1 Elementy instalacji elektrycznej

Wszystkie elementy instalacji elektrycznej są czytelnie oznaczone i opisane, osoby nie uprawnione nie mogą robić żadnych zmian w instalacji lub używać elementów składowych w sposób inny niż z przeznaczeniem.

- Akumulatory – dwa oddzielna banki: ster strumieniowy 75Ah, hotel 200Ah (akumulatory, hotelowy znajduje w szafce pod koją rufową, a akumulator steru strumieniowego znajduje się pod koją dziobową). Włączniki główne (heble), główny obok tablicy rozdzielczej, (steru strumieniowego nad koją dziobową). Włączniki główne włączamy poprzez przełączenia z pozycji „off” na pozycję „on”.
- Ładowarka automatyczna – znajduje się pod koją rufową i ładuje dwa banki w tym samym czasie (hotel i ster strumieniowy). Stan naładowania i jego szybkość jest wyświetlany na komputerze pokładowym.
- Przyłącze portowe – znajduje się na pawęży po lewej burcie i jest czytelnie oznaczone, do sieci portowej podłączamy się tylko za pomocą przejściówki i przedłużacza, znajdujących się na wyposażeniu jachtu.



- Panel fotowoltaiczny – znajduje się na dachu sterówki i automatycznie ładuje akumulator hotelowy. Elektronika sterująca ładowaniem znajduje się po lewej stronie tablicy rozdzielczej.
- Tablica rozdzielcza 12V – znajduje się przy stoliku mesowym, wszystkie dostępne obwody są czytelnie opisane. Obwody powinny być włączane tylko podczas użycia opisanego obwodu.



- Odbiorniki energii elektrycznej: oświetlenie (każda z lamp posiada swój własny włącznik znajdujący się w obudowie); echosonda, radio, telewizor, pompy wodne elektryczne, lodówka.

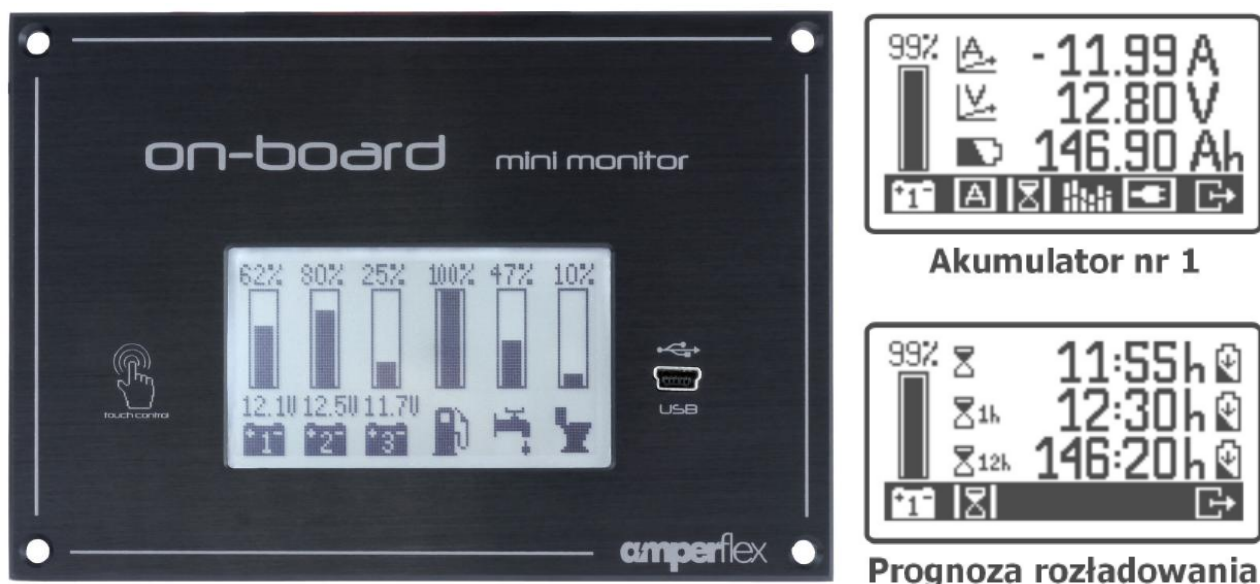
2.2 Ładowanie akumulatorów

Ładowanie wszystkich banków baterii to proces automatyczny, który można śledzić na ekranie komputera pokładowego. Podstawowym źródłem ładowania jest sieć lądowa, do której podłączamy się z pomocą specjalnej przejściówki i przedłużacza, ładowanie rozpoczyna się automatycznie zaraz po podłączeniu i kończy w momencie odłączenia lub całkowitego naładowania akumulatorów. Automatyczna ładowarka ładuje dwa banki baterii w tym samym czasie (hotel i ster strumieniowy).

Dodatkowym źródłem ładowania jest panel fotowoltaiczny, ładowanie jest automatyczne, bezobsługowe i zaopatruje akumulator hotelowy.

Trzecim źródłem ładowania, jest silnik podczas pracy. Alternator umieszczony w silniku ładuje automatycznie akumulator hotelowy.

2.3 Komputer pokładowy



Komputer pokładowy jest zespólny z tablicą rozdzielczą 12V i zaczyna pracę po włączeniu włącznika głównego (hotelowego) z pozycji „off” na pozycję „on”, włącznik główny znajduje się pod schodami w zejściówce. Komputer pokładowy (on board monitor) to nowoczesny i funkcjonalny panel pomiarowy, przeznaczony do monitorowania wybranych parametrów na łodzi motorowej. Monitor mierzy i wyświetla parametry pracy trzech banków baterii i dwóch zbiorników (na wodę i na fekalia). Wygodny odczyt zapewnia wyraźny wyświetlacz ciekłokrystaliczny, a intuicyjna obsługa urządzenia odbywa się za pomocą ekranu dotykowego. Menu zrealizowane jest na ikonach co umożliwia obsługę przez załogę międzynarodową. Dla poszczególnych akumulatorów urządzenie mierzy napięcie i prąd, na podstawie czego oblicza ilość zużytej energii w czasie, pojemność baterii, średni prąd z ostatniej godziny i 12 godzin. Prognozuje pozostały czas do rozładowania akumulatora dla aktualnego i średniego obciążenia. Bardzo dokładny odczyt zapewniają specjalistyczne 16 bitowe przetworniki analogowo cyfrowe, np. dla bocznika 100A najmniejsza wartość pomiarowa to 3,33mA. Co 5 lub 15 minut urządzenie zapisuje do pamięci średnie wartości napięcia, prądu i pojemności akumulatora. Wartości te można odczytywać na ekranie w postaci wykresu w osi czasu. Pamięć jest nieulotna a jej pojemność pozwala na przechowywanie danych ponad 2 lata. On-board Monitor zapewnia pełną obsługę ładowarki znajdującej się na jachcie. Na ekranie widoczny jest tryb pracy oraz parametry ładowarki w postaci napięcia i prądu ładowania. Dostępne są również takie funkcje jak: zmiana trybu pracy, włączenie/wyłączenie ładowania, tryb cichy nocny (wyłączenie wentylatora). Na przednim panelu dostępne jest złącze USB za pomocą którego można zaktualizować oprogramowanie lub odczytać historię zapisanych danych w pamięci flash.

Tablica rozdzielcza 12V zamyka obwody elektryczne na jachcie, wszystkie są czytelnie opisane. Obwody na tablicy powinny być w pozycji włączonej tylko wtedy gdy używamy danego obwodu.

2.4 Lodówka

Lodówka zainstalowana na jachcie pracuje tylko na 12V, włącznik główny znajduje się na tablicy rozdzielczej, w lodówce, pokrętłem ustawiamy moc chłodzenia.



2.5 Instalacja 230V – portowa

Na jachcie znajduje się dwa gniazda 230V, w kambuzie i nad koją dziobową. Gniazdko jest czynne tylko w momencie podłączenia do sieci lądowej. Przyłącze lądowe znajduje się na pawęży z lewej burty i jest czytelnie opisane, do sieci lądowej podłączmy się tylko za pomocą specjalnej przejściówki dostępnej na jachcie. Bezpieczniki 230V znajdują się w szafce tablicy rozdzielczej. Podpięcie do instalacji 230V sygnalizuje czerwona lampka nad tablicą rozdzielczą.



Po podłączeniu zasilania lądowego, automatyczna ładowarka rozpoczyna ładowanie wszystkich akumulatorów.

3. INSTALACJA GAZOWA

Instalacja gazowa zainstalowana na jachcie dostarcza gaz do kuchenki gazowej. Butla gazowa 2kg znajduje skrajniku dziobowym, powinna być otwierana tylko podczas używania kuchenki.

Obowiązuje bezwzględny zakaz używania urządzeń gazowych inaczej niż z ich przeznaczeniem, samodzielne naprawianie lub zmienianie instalacji gazowej. Niestosowanie się do powyższych instrukcji może spowodować zagrożenie pożarowe lub rozszczelnienie instalacji. W przypadku awarii jednego z urządzeń gazowych linia zasilająca, to urządzenie powinna być zamknięta zaworem odcinającym a armator poinformowany.

Bezwzględnie zakazujemy używania urządzeń gazowych nocą, gdy załoga śpi.

W przypadku nieszczelności instalacji gazowej lub pojawienia się zapachu gazu:

- zgasić wszystkie otwarte ognie
- otworzyć okna i drzwi
- zamknąć wszystkie zawory szybkozamykające i butle gazowe
- nie palić tytoniu
- nie uruchamiać żadnych przełączników elektrycznych
- zlecić sprawdzenie całej instalacji fachowcowi!

3.1 Elementy instalacji gazowej

Wszystkie elementy instalacji gazowej są czytelnie oznaczone i powinny być używane tylko zgodnie z przeznaczeniem. Osoby nieuprawnione mają całkowity zakaz przerabianie lub ingerencji w jakąkolwiek część instalacji. Wymiana butli jest dozwolona tylko dla osoby przeszkolonej.

- Butla gazowa – znajduje w skrajniku dziobowym, powinna być używana tylko podczas pracy urządzeń gazowych.
- Zawór gazowy – znajduje się w szafce pod umywalką.
- Kuchenka gazowa – znajduje się w kubryku i powinna być używana tylko podczas postoju jachtu.

3.2 Wymiana butli gazowej

Ewentualną wymianą butli gazowej może zajmować się osoba wcześniej przeszkolona podczas przejmowania jachtu.

Przed wymianą butli należy wyłączyć wszystkie urządzenia gazowe i zamknąć wszystkie zawory, odkręcić reduktor (pamiętajmy o lewym gwincie).

3.3 Kuchenka gazowa



Kuchenka znajduje się w kambuzie, zawór znajdujący się (na butli i w szafce pod zlewem) powinny być otwarte tylko w czasie gdy kuchenka jest używana. Zaleca się używanie kuchenki tylko podczas postoju jachtu i pracująca nie może być pozostawiana bez nadzoru.

Aby zapalić kuchenkę gazową należy :

- odkręcić zawór butli gazowej w lewo,
- odkręcić kurek kuchenki, wcisnąć go i podpalić gaz,
- po zapaleniu się gazu kurek należy trzymać wciśnięty przez kilka sekund, w przeciwny razie płomień zgaśnie,
- Gaszenie płomienia następuje po wyłączeniu kurka w kuchence,
- W przypadku konieczności wymiany butli z gazem proszę pamiętać, że gwint na reduktorze gazowym jest "lewoskrętny",
- Zawór główny powinien być otwierany tylko na czas pracy kuchenki, poza tym ze względów bezpieczeństwa powinien być zakręcony.
- Uwaga: pod żadnym pozorem nie można rozkręcać kuchenki, palników lub reduktora gazowego.
- Zdarza się, że podczas gotowania coś rozlejemy i kuchenka zostaje zalana łącznie z wnętrzem palnika. Nie wolno wówczas na własną rękę rozkręcać palników. Należy odczekać, aż palniki wyschną naturalnie lub zgłosić awarię armatorowi.

4. INSTALACJA WODNA

Jacht jest wyposażony w instalację wodną, która dostarcza wodę, ze zbiornika wody pitnej, zimną do kambuza i kabiny WC. Woda jest dostarczana za pomocą pompy wodnej elektrycznej, samozasysającej, ciśnieniowej, która po włączeniu na tablicy 12V (powinny być włączane bezpośrednio przed użyciem a nieużywane powinny być wyłączone na tablicy 12V) jest gotowa do pracy, a załącza się w momencie odkręcenia kurka przy baterii. Odpływy z zlewu z kambuza, umywalki w kabinie WC, używanie jakiegokolwiek chemii domowej jest zabronione.

4.1 Elementy instalacji wodnej

- Zbiornik wody pitnej 80l – znajduje pod koją dziobową, wlot znajduje się na dziobie i jest czytelnie oznaczony; jego poziom można odczytać na wyświetlaczu komputera pokładowego.
- Zlew wraz baterią w kambuzie.
- Umywalka wraz z baterią prysznicową w kabinie WC.
- Pompa wody pitnej.
- Pompy zęzowe – znajduje się na rufie w najniższym punkcie jachtu i załącza się automatycznie gdy zostanie zalana wodą, można ją również uruchomić ręcznie na tablicy rozdzielczej włączając obwód ZAPAS.

4.2 Zbiornik na wodę

Zbiornik na wodę pitną znajduje się pod koją dziobową i ma pojemność 80l, wlew do zbiornika znajduje się na dziobie i jest czytelnie oznaczony. Zbiornik służy tylko do wody pitnej i powinien być napełniony tylko w marinach, wodą z sieci lądowej. Obowiązuje całkowity zakaz napełniania zbiornika wodą z rzek, jezior itp. Poziom napełnienie można sprawdzić na monitorze komputera pokładowego.

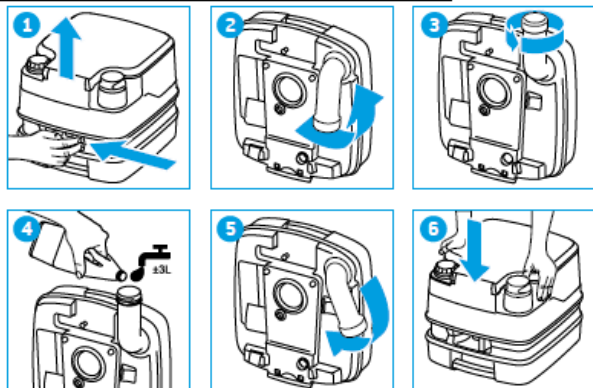
4.3 Kabina WC

Kabina WC znajdująca się na jachcie jest wyposażona w toaletę chemiczną i umywalkę.

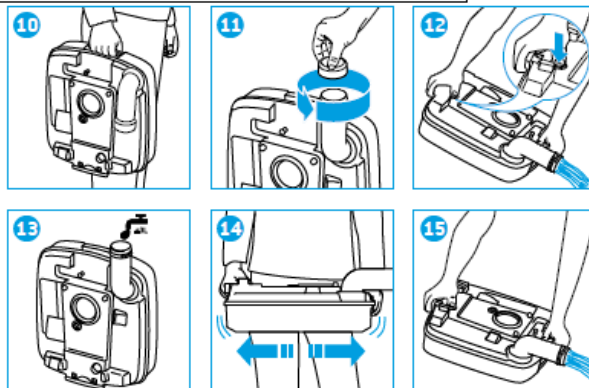
Instrukcja używania toalety chemicznej

Zanim rozpoczniemy korzystanie z toalety do zbiornika na nieczystości oraz do zbiornika na wodę do spłukiwania należy wlać specjalne płyny do toalet turystycznych. W dniu wydania jachtu toaleta jest przygotowana do użycia, środki te, jako zapas, dostaniecie Państwo na cały czas trwania rejsu. Rola tych dodatków jest bardzo istotna, używanie ich ułatwia usunięcie nieczystości ze zbiornika. Ich konsystencja staje się bardziej płynna, przez co toaleta szybciej zostanie opróżniona. Połączenie środków chemicznych z wodą do spłukiwania pozwala natomiast zachować toaletę w czystości i świeżości przez cały czas. Ilość środka, jaką powinniśmy użyć podana jest zazwyczaj na etykiecie.

przygotowanie zbiornika na fekalia



opróżnianie zbiornika na fekalia



przygotowanie zbiornika na wodę



opróżnianie zbiornika na wodę



- Toalety można używać z zamkniętą lub otwartą zasuwą. Aby otworzyć zasuwę należy pociągnąć rączkę, zawsze należy zamykać zasuwę po użyciu.
- Najskuteczniejsze spłukiwanie uzyskuje się naciskając pompę trzy lub cztery razy, za każdym razem uzyskując krótki strumień wody.
- Nie wolno używać zwykłego papieru toaletowego, może to spowodować zatkanie toalety.
- Gdy zbiornik na nieczystości się napęlni, należy odłączyć zbiornik na wodę od zbiornika na nieczystości. Następnie zabrać zbiornik do autoryzowanego punktu odbioru nieczystości i opróżnić go za pomocą rynienki opróżniającej.
- Podczas opróżniania należy trzymać przycisk odpowietrzania wciśnięty w celu uniknięcia rozpryskiwania, gdy rynienka opróżniająca jest skierowana ku dołowi.
- Należy regularnie czyścić toaletę, jest to równie ważne jak czyszczenie toalety domowej. W ten sposób zapobiega się nalotowi z kamienia i zapewnia optymalną higienę.

4.5 Pompa wody pitnej

Gospodarka wodna na jachcie jest możliwa dzięki pompie wodnej samozasysającej, ciśnieniowej, umieszczonej w szafce kabiny rufowej.

Aby korzystać z wody na jachcie należy:

- Włączyć obwód pompy wody pitnej na tablicy głównej (pompa zacznie pracować do czasu nabicia odpowiedniego ciśnienia w systemie),
- Po otworzeniu wody na bateriach pompa załącza się samoczynnie, nabijając ciśnienie w systemie.
- W sytuacji gdy woda w zbiorniku się skończy, natychmiast należy wyłączyć pompę na tablicy 12V, praca na sucho może ją uszkodzić.

4.6 Pompa zębowa

Pompa zębowa znajduje się w ja niższym punkcie barki, pod podłogą w mesie i części rufowej, załączają się automatycznie gdy pływak zostanie podniesiony przez, zbierającą się w zęcie wodę. Pompa są podłączona bezpośrednio do akumulatora i działają nawet wtedy gdy całe zasilanie barki jest wyłączone. Wylot wody zębowej znajduje się z lewej burty w rufowej jej części. Pompę zębową można załączyć również ręcznie zamykając obwód ZAPAS na tablicy rozdzielczej.

5. OGRZEWANIE

Na jachcie jest zamontowane ogrzewanie jachtowe WEBASTO, zasilane olejem napędowym. Urządzenie wraz ze zbiornikiem na olej znajduje się w prawej bakiście. Panel sterujący znajduje się nad tablicą rozdzielczą. Gdy główny hebel jest załączony, wystarczy przekręcić gałką w prawo, wybierając moc i ogrzewanie ruszy automatycznie.



6. MANEWROWANIE

W większości marin, ze względu na duże obłożenie i projekty pomostów cumujemy dziobem lub rufą, drugi koniec jachtu stoi na bojce lub kotwicy. Ilu wodniaków tyle opinii, która z metod jest praktyczniejsza, obie mają swoje plusy i minusy. Gdy cumujemy rufą do kei, zalety to: łatwiejsze wchodzenie i wychodzenie z jachtu na ląd; czysty pokład oraz mniejsza możliwość zrobienia sobie krzywdy na śliskim pokładzie nocą przy wychodzeniu za potrzebą. Wadą jest mniejsza intymność (przechodzący pomostem zaglądamy nam do kabiny). Silniki doczepne powodują że mamy sterowność podczas pracy do przodu, jak i wstecz, więc wybór należy do skipera. Nie zapominajmy tylko o warunkach pogodowych, wiatr i prąd mogą utrudnić albo ułatwić każde manewry. Podczas podejścia do pomostu starajmy się wystawiać jak najmniejszą powierzchnię jachtu na działanie wiatru. W marinach rzecznych cumujemy burtą, którą, to już decyzja skipera, pamiętajmy tylko że pod wiatr i/lub prąd jest dużo łatwiej, a na Wiśle wręcz konieczne.

Wszystkie manewry portowe, śluzowania itp. muszą być wcześniej zaplanowane (zawsze przygotujmy plan B), przedyskutowane z załogą (każdy musi wiedzieć co ma robić). Wchodzimy do portu z minimalną prędkością sterowną, przygotowanymi cumami, odbijaczami i kotwicą (w razie jakby coś poszło nie tak, zresztą przyda się gdy nie będzie bojek cumowniczych), załoga powinna być już na wyznaczonych przez skipera miejscach a jego komendy powinny być krótkie, zwięzłe i zrozumiałe. W żadnym wypadku nie skaczemy z liną (lepiej krzyknąć, kogoś poprosić aby odebrał od nas cumę), nie hamujemy nogą, bosakiem lub inną częścią ciała (zawsze silnikiem). Przy wyjściu z portu postępujemy analogicznie, upewnijmy się czy mamy wystarczającą ilość zapasów na przelot, szczególnie paliwa i czy wszystko co ma być sprawne jest sprawne.

Dla przykładu, poszczególne fazy bezpiecznego cumowania rufą:

Przed wpływnięciem do portu należy przygotować sobie kotwicę na rufie (lub cumę jeżeli w porcie są boje) ale zamocowaną na dziobie. Odbijacze wywiesić za burtami także przed wejściem do portu. Wpływamy do portu na minimalnej sterownej prędkością, ster strumieniowy na dziobie nam w tym pomoże. Obracamy jacht, im mniejsza prędkość tym ciaśniejsza cyrkulacja, zbawienny jest w tym momencie ster strumieniowy. Do kei dochodzimy na wstecznym. Bardzo łatwo wówczas manewrować pomiędzy jachtami. Wkładamy (nie wyrzucamy) kotwicę do wody w odpowiednim miejscu lub przepływając rufą obok boi zaczepiamy do niej cumę na biegowo (przewlekamy wolny koniec cumy przez oko na bojce). Dzięki temu, że kotwica/cuma zamocowana jest na dziobie unikniemy późniejszego wypychania ciężkiego jachtu w celu wyrzucenia kotwicy lub zacumowania do boi. Hamujemy jacht silnikiem – NIGDY nogą, bosakiem czy rękoma. Ważącego ponad dwie tony jachtu nie jesteśmy w stanie zatrzymać własnym ciałem. Łapiemy cumę rufową, następnie idziemy na dziób z wcześniej zamocowaną do boi/kotwicy cumą dziobową w reku. Naprężamy i knagujemy cumę dziobową.

Na barce znajdują się instrukcje obsługi urządzeń na niej zainstalowanych, załoga ma obowiązek zapoznać się z nimi i obsługiwać urządzenia zgodnie z zaleceniami producentów. W razie problemów Czarterujący ma obowiązek skontaktować się z Armatorem.

TEL: 608 455 390; 604 325 127

Tel. Alarmowy WOPR 601 100 100

